2021/2

dergaragist

04 **GETROFFEN**
Impressionen von der Winter-Mitgliederversammlung

12 **GECHECKT**
Steuern wir auf eine Stromlücke zu?

14 **GEFRAGT**
Die ersten Erfahrungen mit den Wasserstoff-LKWs

AGVS | UPSA
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

EDUQUA

Sektion Zentralschweiz

Wieder ein Ausnahmejahr!

Ich bin jetzt schon 30 Jahre im Autogewerbe tätig. Aber das, was 2021 los war, habe ich noch nicht erlebt. Ich spreche von den Lieferengpässen. Es fehlen die Fahrzeuge, und es fehlen wichtige Komponenten wie etwa Halbleiter. Das macht uns das Leben extrem schwer. Ich wurde in letzter Zeit ein paar Mal nach den Zukunftsaussichten gefragt. Leider habe ich darauf keine Antwort. Ich kann nur jedem Garagisten empfehlen, sich fit zu machen für die kommenden Herausforderungen. Und dabei nicht zu vergessen, die Kunden weiterhin mit guten Dienstleistungen zu überzeugen. Auch innerhalb des Verbandes rüsten wir uns für die Zukunft. Wir sind daran, ein hochwertiges Weiterbildungsangebot – Stichwort Hochvolt – auf die Beine zu stellen. Hier haben wir zuletzt enorm viel Energie reingesteckt. Ich denke, dass wir da auf einem guten Weg sind. Auf die Gefahr hin, dass ich mich wiederhole: Ja, wir befinden uns in einer schwierigen Situation. Schauen wir trotzdem nach vorn.

Dani Portmann, Präsident AGVS-ZS

04 **GETROFFEN**
Die Winter-Mitgliederversammlung in Bild und Wort

06 **GELEHRT**
Brennstoffzellen-Kurs mit Pioniercharakter

10 **GEKNIPST**
Impressionen von der Zebi 2021

12 **GECHECKT**
Steuern wir auf eine Stromlücke zu?

14 **GEFRAGT**
Die ersten Erfahrungen mit den Wasserstoff-LKWs

18 **ZU GAST**
Armin Hartmann
Präsident Hauseigentümerverband (HEV) Luzern

Das war die Winter-Mitgliederversammlung

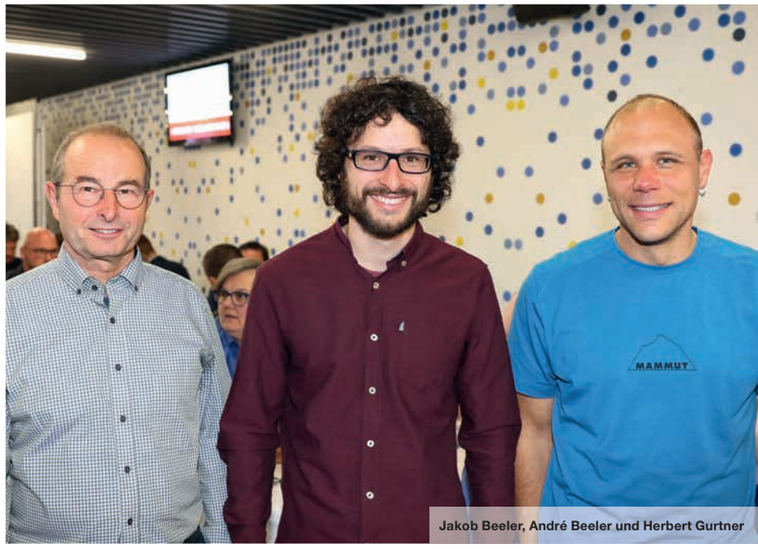
Bilder: Alex Piazza

Esther Amrein und René Krieger

Remo Schürpf und Hans Giger

Martin Birrer und Dani Bonani

Markus Hesse und Olivier Maeder


Jakob Beeler, André Beeler und Herbert Gurtner

Anja und Sämi Zihlmann

Flavio Matter und Roger Zurgilgen

Stefan Bersinger und René Schmid

Erwin und Theres Affentranger

Ernst Rütter und Pia Schorno

Mica Mirkovic und Pascal Gisler

Marco Stalder und Pirmin Arnold

Peter Küng und Toni Brunner

WMV im Fussballstadion

In der Swissporarena in Luzern trafen sich vorletzte Woche über 100 Mitglieder des AGVS-ZS zur Winter-Mitgliederversammlung. Präsident Dani Portmann blickte zunächst auf den gelungenen Zebi-Auftritt zurück. Rund 500 Schulklassen aus der Zentralschweiz besuchten die Ausstellung und damit auch den auffälligen AGVS-Stand. Hier bekamen sie alle gewünschten Infos über das breite Aus- und Weiterbildungsangebot im Autogewerbe. Die Herstellung eines metallenen Modellautos fand wiederum grossen Anklang. Innerhalb der Kommission für Arbeitsfragen (KAF) einigte man sich darauf, die Minimallöhne für ausgelernte Mitarbeitende per Anfang 2022 leicht anzuheben. Die Lehrlingslöhne bleiben hingegen unverändert. Nach der Ehrung von 40 Absolventen einer Weiterbildung durch Hubi Frei, Präsident der Berufsbildungskommission, orientierte Vizepräsident Stefan Bersinger über den neuen, selbst konzipierten Lehrgang «Alternative Antriebe» (Seite 6/7 in diesem Heft). In diesem Zusammenhang würdigte Bersinger die Verdienste von André Krieger, der seit Januar 2021 als Projektleiter beim Aufbau des Lehrgangs und der Kurse federführend war. Olivier Maeder von der Geschäftsleitung des AGVS Schweiz gratulierte der Zentralschweizer Sektion zu dieser Initiative und stellte den neuen Lehrberuf «Detailhandelsfachmann/-frau EFZ Automobil Sales» (Seite 7) vor.

Brennstoffzellen-Kurs mit Pioniercharakter

Adrian Schwab (links) und Konrad Kowalczyk erklären den Kursteilnehmern die Funktionsweise eines Brennstoffzellenmotors.

Der AGVS-ZS leistet im Bereich alternative Antriebe Pionierarbeit. Im kommenden Jahr startet ein einzigartiger Weiterbildungslehrgang. Ein Blick in einen der Kurse.

von Daniel Schwab

Elektro- und Hybridfahrzeuge gehören inzwischen ins Schweizer Strassenbild. Und die nächste Alternative zum Verbrennungsmotor ist längst im Anflug: Der Wasserstoff- oder Brennstoffzellen-Antrieb. Um in Zukunft genügend Fachpersonal zu haben, das die «sauberen» Fahrzeuge wartet und repariert, hat der AGVS Zentralschweiz das Angebot in seinem Ausbildungszentrum weiterentwickelt. Die Kurse im Zusammenhang mit den alternativen Antrieben sind bereits am Laufen, das Angebot wird jedoch weiter ausgebaut. Diese Kurse bilden den Inhalt des Lehrgangs «Spezialist alternative Antriebe», der im Frühling 2022 starten soll. Er richtet sich primär an Werkstattleiter und Werkstattmitarbeitende mit einem eidg. Fähigkeitszeugnis (EFZ), an Sicherheits- und Elektroverantwortliche in den Betrieben und an Elektromobilitäts-Verantwortliche bei Fahrzeuganbietern.

Modulartiger Lehrgang

Der Lehrgang umfasst 240 Lektionen Theorie und 40 Lektionen Praxis und ist modulartig aufgebaut. Er startet mit dem Grundlagenmodul Z4 der Automobil-Diagnostiker-Ausbildung, das die Lehrgangsteilnehmer in 10 Tagen beim AGVS-ZS erwerben. Anschliessend sind drei Spezialisierungsmodule – Hybrid und BEV, Brennstoffzelle und gasbetriebene Fahrzeuge – zu absolvieren. Diese Module bestehen aus Kursen aus dem aktuellen Angebot. Wer die einzelnen Modulprüfungen sowie die abschliessende Vertiefungsarbeit erfolgreich abgeschlossen hat, erhält das Zertifikat «Spezialist alternative Antriebe». Aus Sicht von René Krieger, der den Lehrgang beim AGVS-ZS mitentwickelt hat, werden sich die Teilnehmer hier Spezialwissen aneignen, das sie in ihren Betrieben gewinnbringend einsetzen können. Auch dürften sie mit dem Zertifikat ihre Chancen auf dem Arbeitsmarkt merklich erhöhen. Damit aber noch nicht genug. Krieger: «Der Lehrgang ist für die Teilnehmer eine gute Gelegenheit, auf der Karriereleiter einen Schritt nach oben zu klettern und ihr persönliches Netzwerk auszubauen. Und wer weiss: Vielleicht entdeckt jemand sogar ein neues Geschäftsfeld.»

Hochkarätige Dozenten

Das Spezielle am Lehrgang: Für alle Themenbereiche konnten ausgewiesene Spezialisten aus der Praxis, Forschung und Entwicklung gewonnen werden. Anhand von umfangreichem Demomaterial vermitteln sie Tipps und Tricks für Reparatur-, Wartungs- und Diagnoseaufgaben. Das gilt auch für den zweitägigen Brennstoffzellenantrieb-Kurs, der diesen Spätsommer erstmals durchgeführt und von 12 Teilnehmern besucht wurde. Adrian Schwab von der Auto AG Truck Uetendorf und Konrad Kowalczyk von Hyundai Motor Europe Rüsselsheim (D), zwei Kapazitäten im Bereich der Brennstoffzellen-Technologie, zeigten den ambitionierten jungen Männern die Funktionsweise der Brennstoffzelle anhand eines Modells als auch in einem entsprechenden Fahrzeug auf. «Das Auto tankt Wasserstoff, ein flüchtiges Gas, und produziert seinen Strom an Bord selbst, in einer Brennstoffzelle», so Kowalczyk. «Das geschieht, indem Wasserstoff und Luftsauerstoff zu Wasser reagieren, wodurch Wärme und elektrische Energie entstehen, die letztlich den Elektromotor antreiben.» Die durch den AGVS Zentralschweiz angebotenen Kurse bestechen durch ihre Praxisorientierung. Krieger: «Unsere Kurse basieren nicht auf Internetrecherchen oder Fachliteratur, sondern auf den täglichen Erfahrungen der Referenten. Kurse dieser Art bereichern die Kurslandschaft und bieten einen optimalen Praxisbezug.»

Anmeldeschluss im Januar

Übrigens: Die einzelnen Spezialisierungsmodule oder auch Kurse sind in sich geschlossen und können unabhängig vom zertifizierten Lehrgang besucht werden. Die Teilnahme am Pilotlehrgang, der im Frühling 2022 startet und bis Mai 2023 dauert, kostet 7800 Franken. Anmeldeschluss ist Mitte Januar 2022.

GRUND BILDUNG

Neuer Lehrberuf im Detailhandel

Elektrifizierung, autonomes Fahren und neue Formen der individuellen Mobilität machen das Autogewerbe zu einer der dynamischsten Branchen überhaupt. Als Antwort auf diese Megatrends werden die Berufsbilder laufend angepasst. 2022 lanciert der Autogewerbeverband Schweiz (AGVS) zum Beispiel die neue berufliche Grundbildung «Detailhandelsfachmann/-frau EFZ Automobil Sales». Die künftigen Berufsleute begleiten ihre Kundschaft vom ersten Kontakt bis zur Fahrzeugauslieferung. Sie führen Beratungs- und Verkaufsgespräche, Probefahrten und Fahrzeugpräsentationen durch. Zudem beraten sie die Kundschaft hinsichtlich Finanzierung des Fahrzeugs. Mit dem neuen Beruf wird eine Lücke geschlossen, besteht doch erstmals die Möglichkeit, bereits in der Grundbildung einen Einblick in die komplexen Abläufe beim Autoverkauf zu bekommen. Dieses Wissen bildet das ideale Fundament für die spätere Weiterbildung «Automobil-Verkaufsberater/in mit eidg. Fachausweis». Für eher praxisorientierte Jugendliche gibt es übrigens die 2-jährige Grundbildung «Detailhandelsassistent/in EBA Automobil Sales». Im Bild: Olivier Maeder vom AGVS Schweiz orientiert Berufsbildner in Horw über den neuen Beruf.

TUTTOBENE
DIE MOTORFAHRZEUGVERSICHERUNG DES AGVS

In Zusammenarbeit mit der Allianz Suisse

ERFOLGSFAKTOR KUNDENSERVICE UND KUNDENNÄHE

Nur wer die Kundenanliegen ernst nimmt, dem Kunden bedarfsgerechte Produkte offeriert und darüber hinaus erstklassigen Service anbietet, kann sich im Markt erfolgreich behaupten.

Die Kooperation zwischen dem Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) und der Allianz Suisse hat sich im Garagengewerbe etabliert und wird weiter vorangetrieben. Dadurch entsteht für Sie als regional gut verankerten Garagisten sowie für Ihre Kundinnen und Kunden ein echter Mehrwert, denn passende Versicherungsdienstleistungen werden kundennah am richtigen Ort angeboten – bei Ihnen als tuttobene-Partner.

WAS IST TUTTOBENE UND WELCHEN MEHRWERT HABEN SIE UND IHRE KUNDEN?

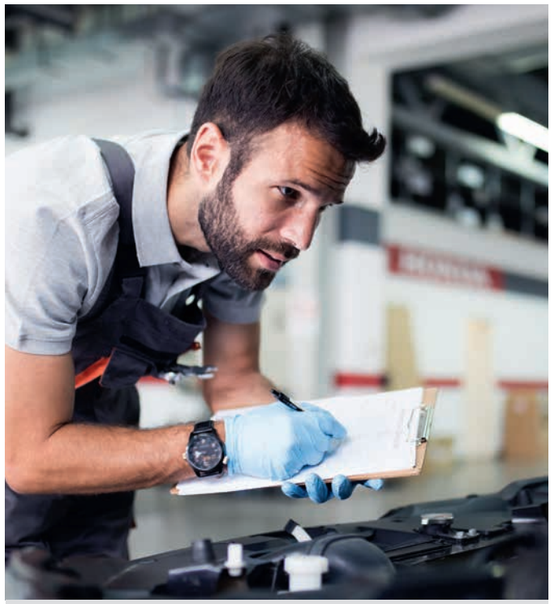
tuttobene ist nicht einfach eine Autoversicherung, sondern ein massgeschneidertes Versicherungsangebot des AGVS-Garagisten für seine Kunden. Getreu dem Leitsatz «Alle Dienstleistungen rund um Ihr Fahrzeug aus einer Hand» können Sie Ihrem Kunden als tuttobene-Vermittler nebst dem «üblichen» Fahrzeugunterhalt rasch und unkompliziert eine Versicherungsofferte unterbreiten. Dank der gezielten Rücksteuerung in Ihren Betrieb bleiben Sie auch im Schadenfall einziger Ansprechpartner für Ihren Kunden: «Ihr tuttobene-Garagist unterstützt Sie im Schadenfall persönlich, schnell und kompetent.»

EINIGE VORTEILE IM EINZELNEN

Ihre tuttobene-Kunden profitieren bei der Kollision von einem reduzierten Selbstbehalt von CHF 500.–, bei der Teilkasko sogar vom gänzlichen Wegfall eines Selbstbehaltes. Vor allem aber können sie sich auf die vertraute Betreuung und die hohe Reparaturqualität in Ihrer Garage verlassen.

Sie als tuttobene-Partner werden für die Kundenvermittlung auf mehrfache Art belohnt. So steuern wir insbesondere die Kundenfahrzeuge bei einem Schadenereignis aktiv in Ihre Garage zurück. Das generiert nicht nur zusätzliche Werkstattaufträge, sondern stellt auch sicher, dass der Kundenkontakt nicht unterbrochen wird. Ausserdem erhalten Sie beim Abschluss eine attraktive Provision.

tuttobene
powered by AGVS | UPSA



DIE ZONENMANAGER DER ALLIANZ BEANTWORTEN GERNE IHRE FRAGEN

André Sigrist
Leiter Zonenmanagement
Tel: 058 358 78 93, andre.sigrist@allianz.ch

Urs Schmutz
Zonenmanager Mitte
AG, BE (d), BL, BS, FR (d), LU, SO, VS (d)
Tel. 058 358 30 86, urs.schmutz@allianz.ch

Mauro Perenzin
Zonenmanager Nord
GL, NW, OW, SH, SZ, UR, ZG, ZH
Tel. 058 358 30 85, mauro.perenzin@allianz.ch

JETZT EINFACH, FLEXIBEL UND DIGITAL OFFERTEN BERECHNEN UND NACHWEISE ERSTELLEN!

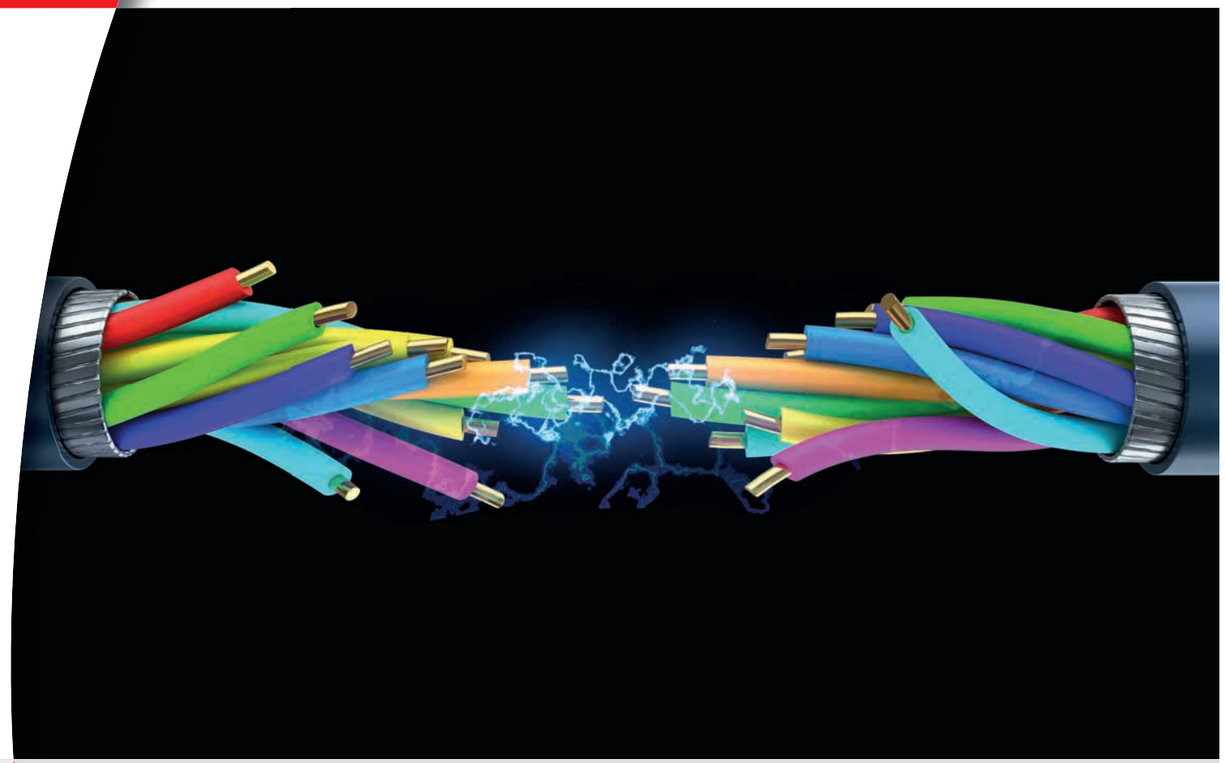
Kontaktieren Sie Ihren zuständigen Zonenmanager.

Allianz

Impressionen von der Zebi 2021

Bilder Daniel Schwab

Steuern wir direkt auf eine Stromlücke zu?



Der Anstieg der E-Mobilität hat auch einen höheren Strombedarf zur Folge. Steuern wir auf eine Stromlücke zu? Das sagen die Zentralschweizer Energieversorger.

«Wenn der Anteil Elektrofahrzeuge 20 Prozent erreicht, benötigen wir 5 bis 8 Prozent mehr Strom als heute.»

von Daniel Schwab

Die Zahl der Elektrofahrzeuge auf Schweizer Strassen nimmt weiter zu. Folglich wächst auch der Strombedarf. Deshalb stellt sich unweigerlich die Frage: Haben wir mittelfristig genügend Strom, um die wachsende Anzahl an batteriebetriebenen Fahrzeugen zu «betanken»? Remo Infanger, Direktor des Elektrizitätswerks Nidwalden (EWN), registriert aktuell zwar eine starke Zunahme des Stromabsatzes für Elektromobilität. Doch gemessen am gesamten Kuchen werde dies vorerst ein bescheidener Anteil bleiben: «Wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge 20 Prozent erreicht, benötigen wir 5 bis 8 Prozent mehr Strom als heute.» Aber woher soll denn die zusätzlich benötigte Energie kommen? Aus dem Ausland? Nach dem Aus des Rahmenabkommens ist ein Stromabkommen mit der EU in weite Ferne gerückt. Und es ist davon auszugehen, dass die Nachbarländer immer weniger bereit sind, Strom an die Schweiz zu liefern. Weil sie ihn selber benötigen.

Keine Strommangellage

Marcel Schmid, Mediensprecher der CKW, beruhigt: «Eine Strommangellage ist heute und jetzt kein Thema. In absehbarer Zukunft ist es aber ein mögliches Szenario, sofern der Ausbau der erneuerbaren Energien weiterhin so schleppend vorangeht und die EU aufgrund des fehlenden Rahmenabkommens Stromimporte in die Schweiz drastisch reduziert.» Aktuelle Besitzer respektive künftige Käufer von E-Fahrzeugen müssen sich gemäss Schmid jedoch keine Sorgen machen: «Vorderhand gibt es keine Gefahr und auch keine Einschränkungen. Die Dekarbonisierung – der Ersatz von Öl hin zu erneuerbarem Strom – macht nach wie vor sehr viel Sinn.» Wir müssten die Herausforderung auch als Gesellschaft schaffen. «Genauso wie wir es schaffen müssen, in Zukunft zu jedem Zeitpunkt genügend Strom zu haben», so Schmid weiter.

Politische Hürden abbauen

Bei Energie Wasser Luzern (ewl) sieht man das ähnlich. «Das Thema Stromengpass wird gerade ordentlich aufgebauscht», findet Mediensprecherin Petra Arnold. «Bis 2050 haben wir noch knapp 30 Jahre. In dieser Zeit wird es sicher noch einige positive Entwicklungen geben», ist sie überzeugt. Zum Beispiel, dass es dereinst vielleicht möglich sein wird, Solarstrom zu speichern. In erster Linie müssten allerdings die politischen Hürden abgebaut werden. «In der Schweiz ein Wasserkraftwerk zu bauen oder ein Windrad aufzustellen, ist aufgrund der Auflagen und Einsprachen mit enormen Mühen verbunden», sagt Arnold. «Es sind allerdings Bestrebungen im Gang, die den Bau von Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien vereinfachen sollen», fügt sie hoffnungsvoll an.

Nicht von heute auf morgen

Thomas Baumgartner, Geschäftsleitungsvorsitzender des Elektrizitätswerks Obwalden (EWO), gibt zu bedenken, dass der Energiebedarf infolge der wachsenden E-Mobilität ja nicht von heute auf morgen in die Höhe schnellt. «Da es sich um einen langsamen Prozess handelt, können wir uns als Netzbetreiber gut darauf einstellen und nötigenfalls die Netzinfrastruktur anpassen respektive intelligenter gestalten.» Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Elektromobilität werde es höchstens punktuell geben. «Zum Beispiel, wenn jemand in seinem Haus gleich mehrere Ladestationen installieren möchte», so Baumgartner weiter. Im August 2021 hat der EWO-Verwaltungsrat übrigens eine neue Klimastrategie genehmigt. Sie beinhaltet unter anderem den Entscheid, die komplette Fahrzeugflotte demnächst durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen. In der ganzen Diskussion um einen bevorstehenden Stromengpass wird eines deutlich: Die Schweiz muss in den kommenden Jahren – unabhängig vom Stand der E-Mobilität und einem allfälligen Stromabkommen mit der EU – alles daran setzen, im Inland mehr Strom zu produzieren.

LIEFER ENGPASS

Lieferschwierigkeiten bei Halbleitern

Die Pandemie hatte weltweit erhebliche Absatzrückgänge in der Automobilindustrie zur Folge. Eine der grossen Herausforderungen: Lieferschwierigkeiten im Halbleiterbereich. Auf Halbleiter, die zu einem Grossteil in Fernost hergestellt werden, ist aber nicht nur das Autogewerbe angewiesen. Auch die Elektrobranche leidet unter der aktuellen Situation. Martin Schlegel (im Bild), Präsident des Branchenverbandes EIT.zentralschweiz: «Im Gegensatz zur Autoindustrie, wo ein Fahrzeug aufgrund eines fehlenden Halbleiters vielleicht gar nicht gebaut wird, ist die Situation bei uns weniger dramatisch.» Es komme vor, dass man einem Kunden mal ein bestimmtes Gerät – sei es für ein WLAN, einen Fernseher oder ein Beleuchtungselement – nicht oder erst verspätet liefern könne. Auch die Ladeinfrastrukturen für E-Fahrzeuge seien betroffen. «Deswegen wird aber nicht gleich der ganze Neubau lahmgelegt», so Schlegel weiter. Manchmal bestehe die Möglichkeit, auf ein Ersatzprodukt auszuweichen. Gemäss Angaben der Lieferanten ist eine Entspannung der Lieferknappheit erst Mitte 2022 zu erwarten, jedoch spätestens dann, wenn durch die Fertigstellung der ersten zusätzlichen Halbleiter- und Chipfabriken (auch in Europa) eine Ausweitung der Kapazität erreicht wird.

«Unsere Erwartungen wurden sogar übertroffen»

Die ersten Wasserstoff-LKWs sind bereits auf Schweizer Strassen unterwegs. Jörg Merz, Leiter Projekte & Ausbildung bei der Auto AG Truck in Rothenburg, berichtet über die ersten Erfahrungen.

«Wir stehen alle vor der grossen Herausforderung, dass ein kompletter Kreislauf neu aufgebaut werden muss.»

von Daniel Schwab

Jörg Merz, wie viele wasserstoffbetriebene LKWs habt ihr bereits ausgeliefert?
Aktuell sind 46 Fahrzeuge auf der Strasse im Einsatz. Am 7. Oktober 2020 konnten wir im Verkehrshaus Luzern die ersten zehn Fahrzeuge offiziell an die Kunden übergeben.

Welche Erfahrungen haben Sie in der Zwischenzeit mit der neuen Antriebstechnologie gemacht?
In diesem Projekt stehen wir alle vor der ganz grossen Herausforderung, dass ein kompletter Kreislauf neu aufgebaut werden muss. Das heisst: Produktion des Stroms aus regenerativen Energiequellen, Produktion von Wasserstoff, Transport zur Tankstelle, Aufbau eines Tankstellennetzes. Und dann sind da noch die Verbraucher, also LKW, PKW etc. All diese Abhängigkeiten zu nivellieren, ist sehr anspruchsvoll. Deshalb arbeiten alle Beteiligten daran, das System zu optimieren. Unsere Erfahrungen sind aber grundsätzlich sehr positiv. Die Erwartungen wurden sogar eher übertroffen.

Welche Vorteile haben Wasserstoff-LKWs gegenüber anders angetriebenen Fahrzeugen?
Aus seinem Auspuff kommt nur Wasserdampf. Er ist im Betrieb also äusserst umweltfreundlich und deshalb durch den Elektroantrieb von der Schwerverkehrsabgabe der Schweiz befreit. Die schlägt bei vergleichbaren Diesel-LKWs pro Jahr mit etwa 60 000 Franken zu Buche.

Gab es in den ersten Monaten technische Schwierigkeiten?
Natürlich gibt es immer wieder mal Reparaturen vorzunehmen, wie bei jedem Fahrzeug. Gleichzeitig sind wir laufend daran, Verbesserungsmöglichkeiten zu orten. Dazu arbeiten wir mit einem Team von Testingenieuren von Hyundai zusammen. Alle Abweichungen werden laufend geprüft und Abhilfen entwickelt. Man kann aber jetzt schon sagen, dass die Qualität der Fahrzeuge sehr hoch ist.

Wird Hyundai seine Flotte in naher Zukunft weiter ausbauen?
Hyundai ist in der Schweiz bereits aktiv daran, die neue Fahrzeug-Generation zu testen. Auto AG unterstützt diese Testphase zusammen mit Ingenieuren von Hyundai. Die neue Generation wird im Jahr 2022 in der Schweiz erwartet. Neu wird sein, dass neben dem 4X2 auch eine 6X2-Version erhältlich ist.

Wie wird die Entwicklung des Wasserstoffantriebs bei den LKWs in Ihren Augen weitergehen?
Die Strategie von Auto AG ist es, der schweizweit führende Nutzfahrzeuganbieter im Bereich «alternative Antriebe» zu sein. Wir sind überzeugt, dass vor allem die Nutzfahrzeugbranche mit der Vielseitigkeit der Antriebsarten konfrontiert sein wird. Neben den Elektromotoren kommen auch noch verschiedene Antriebsmöglichkeiten im Zusammenhang mit Druck- oder Flüssiggas (CNG, LNG etc.). Wir können aber sagen, dass unsere Werkstätten für die Zukunft bereit sind.

Wie meinen Sie das?
Wir sind einer der wenigen Nutzfahrzeuganbieter mit umfassenden Kompetenzen für batterie- oder brennstoffzellenbetriebene Elektrofahrzeuge. Wir haben in den vergangenen Monaten und Jahren viel in den Aufbau von Kompetenzen und Infrastruktur investiert, um die Chancen der neuen Antriebstechnologien aktiv nutzen zu können. Der Brennstoffzellenantrieb ist wohl die zentrale Technologie der Zukunft. Was es noch braucht, ist aber eine Technologieoffenheit, denn der Verkehrssektor ist breit und differenziert zu betrachten. Der Einsatz definiert letztendlich die richtige Technologie.

ELEKTRO-LKW

Weltweit erster Langstrecken-Elektro-LKW

E-Lastwagen hätten keine Zukunft im Bereich der Schwertransporte. Wegen ihrer übergrossen Batterie seien sie im Gegensatz zu den Wasserstoff-Fahrzeugen nicht für lange Strecken geeignet. Hiess es zumindest lange Zeit. Futuricum, eine Tochterfirma der Designwerk Group mit Sitz in Winterthur, beweist nun allerdings das Gegenteil. Kürzlich präsentierte das Unternehmen im Verkehrshaus in Luzern den weltweit ersten vollelektrischen Lastwagen mit einer Batteriekapazität von 900 Kilowattstunden und einer Reichweite von bis zu 500 Kilometern. Die Batterie, die rund 5,5 Tonnen wiegt, befindet sich direkt hinter der Führerkabine. Auf den ersten Testfahrten hinterliess der E-Lastwagen einen guten Eindruck. Im Alltag muss er sich aber erst noch bewähren. Eine der grossen Herausforderungen besteht im noch recht spärlich ausgebauten Stromladenetz. Zudem sind einige der bestehenden Stationen für grössere Fahrzeuge praktisch unzugänglich. Übrigens: Zu den ersten Abnehmern in der Schweiz gehörte auch die Galliker Transport AG aus Altishofen (siehe Bild von der Präsentation im Verkehrshaus).

Zero Emission – Green Hydrogen

Die Wasserstoff-Elektromobilität nimmt Fahrt auf

In einem Punkt sind sich die Experten einig: Grüner Wasserstoff spielt in der Energiewende eine zentrale Rolle. Während weltweit Förderprogramme und Projekte entwickelt werden, geht die Schweiz den pragmatischen Weg und handelt, indem sie ein neues Mobilitätssystem mit einem sauberen Wasserstoff-Kreislauf aufbaut. Als Gründungsmitglied des Fördervereins H2 Mobilität Schweiz zählt AVIA zu den treibenden Kräften.

Warum grüner Wasserstoff in der Elektromobilität Sinn macht, ist rasch erklärt. Sonne, Wasser und Wind liefern Energien, die in den Zyklus der Natur eingebunden sind. Wann immer daraus Strom gewonnen wird, muss er entweder sofort genutzt oder gespeichert werden. An genau diesem Punkt steht die Elektromobilität vor ihrer grössten Herausforderung. Und genau dieses Problem löst ein Schweizer Pionierprojekt, das seit 18 Monaten einen kompletten und nachhaltigen Wasserstoff-Öko-Kreislauf aufbaut. Nachhaltig heisst, dass grüner Wasserstoff via Elektrolyse aus erneuerbaren Energien produziert und bereitgestellt wird. Als solcher ermöglicht er die flexible Verteilung und Nutzung – ähnlich wie fossile Treibstoffe heute.

Einzigartige Konstellation

Die treibende Kraft hinter diesem neuen Mobilitätssystem sind 21 namhafte Schweizer Unternehmen, die sich für diese Aufgabe im Förderverein H2 Mobilität Schweiz zusammengeschlossen haben. In einer einzigartigen Konstellation setzen sich Detailhandel, Logistikbetriebe, Transportunternehmen und Tankstellenbetreiber an einen Tisch, um die CO2-Emissionen auf der Strasse konsequent und nachhaltig zu reduzieren. Dabei wird der gesamte Kreislauf systematisch hochgefahren, von der Wasserstoffproduktion über den Transport und das Tankstellnetz bis hin zu den Fahrzeugen auf der Strasse. Als Gründungsmitglied des Fördervereins engagiert sich AVIA aktiv für diesen Wandel im Energiesektor und leistet damit einen essenziellen Beitrag, um die CO2-Emissionen der Strasse zu reduzieren, und um die Mobilität der Kunden für die Zukunft sicherzustellen.

Zehn Wasserstoff-Tankstellen

Die Chronologie der letzten 18 Monate zeigt, dass das Projekt im Tempo eines Start-up unterwegs ist: Im Juli 2020 nahm in St. Gallen die weltweit erste AVIA-Wasserstofftankstelle ihren Betrieb auf. Heute deckt ein Netz von zehn H2-Tankstellen die Achse Bodensee–Genfersee und die Zentralschweiz ab. Drei davon werden von AVIA-Mitgliedern betrieben, in Geuensee, Rümlang und St. Gallen. An Kunden fehlt es auch nicht. In der Schweiz sind bereits 46 Hyundai XCIENT Fuel Cell unterwegs. Die schweren Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge (36-Tonnen-Anhängerzüge) fahren 400 bis 600 km täglich. Mit über 2 Millionen gefahrenen Kilometern haben sie in den vergangenen zwölf Monaten schon mehr als 50 mal die Erde umkreist. Mit dem Hyundai NEXO und dem Toyota Mirai stehen zudem zwei PW-Modelle im Angebot, die von Privatpersonen, Firmen und Taxiunternehmen eingesetzt werden.

Fahrzeugflotten wachsen weiter

Die Perspektiven von 2022 zeigen weiter in Richtung Wachstum: Bis Ende 2022 dürfte sich in der Schweiz die Anzahl an öffentlichen Wasserstofftankstellen verdoppeln. Sechs davon werden von AVIA-Mitgliedern betrieben, in Chur, Geuensee, Gossau, Puidoux, Rümlang und St. Gallen. Bei den schweren Nutzfahrzeugen erweitert sich das Angebot um eine 6x2-Version und die Vielfalt an Aufbauten nimmt ebenfalls zu. Ebenso wichtig ist der Ausbau der lokalen Wasserstoffproduktion. In der Schweiz dürfte diese im Jahr 2022 mit der Erweiterung der Anlage in Niedergösgen und der Inbetriebnahme der neuen Produktionsstätte in Kubel (SG) um den Faktor 10 wachsen. Fazit: Die Wasserstoff-Elektromobilität entwickelt sich in der Schweiz planmässig und wird ihrer weltweiten Pionierrolle gerecht.

Informationen:
www.avia.ch
www.schaetzle.ch/wasserstoff
www.h2mobilitaet.ch

Stark im Wandel

Es ist eine Binsenwahrheit: Die einzige Konstante im Leben ist der Wandel. Doch die Industrie 4.0 bringt uns nicht nur einen starken, alles durchdringenden Wandel. Veränderungsprozesse werden auch immer schneller. In Zeiten technologischer Revolutionen kommt Verbänden und Interessenvertretern deshalb eine besonders wichtige Rolle zu. Sie müssen Trends und Herausforderungen frühzeitig erkennen und entsprechende Bewältigungsstrategien ausarbeiten. Sie müssen sich dafür einsetzen, dass die Rahmenbedingungen gut bleiben und bei Bedarf angepasst werden. Sie müssen aber auch ihren Mitgliedern zur Seite stehen, damit Veränderung als Chance wahrgenommen wird.
Auch das Automobilgewerbe muss sich für diese Herausforderungen optimal aufstellen. Mit dem AGVS ist man dafür strategisch und organisatorisch gut gerüstet. Die Strategie, Forschung und Innovation den Vorzug gegenüber Verboten zu geben, scheint mir dabei ebenso richtig wie zentral. Langfristig zählt nur, wie gut das Kundenbedürfnis erfüllt wird. Ich freue mich, dass Tausende von Mitarbeitenden im Automobilgewerbe tagtäglich dafür arbeiten, uns ein noch sicheres, komfortableres und ökologischeres Fahrerlebnis zu ermöglichen.

Armin Hartmann,
Präsident Hauseigentümerverband (HEV) Luzern

Termine

Garagisten-Apéro
Do, 13. Januar 2022
Ausbildungszentrum, Horw

Infoveranstaltung AD2022
Mo, 17. Januar 2022
Do, 17. Februar 2022
Mi, 13. April 2022
Ausbildungszentrum, Horw

Repetitionskurse
Di–Do, 1.–10. Februar 2022
Ausbildungszentrum, Horw

QV-Feier
Do, 7. Juli 2022
SPZ Nottwil

Generalversammlung
Fr, 13. Mai 2022
Engelberg

Zentralschweizer Bildungsmesse Zebi
Do–So, 3.–6. November 2022
Messe Luzern

Impressum

Herausgeber
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Sektion Zentralschweiz
Ebenaustrasse 14, 6048 Horw
Tel.: 041 349 00 20 I Fax: 041 349 00 21
info@agvs-zs.ch I www.agvs-zs.ch

Texte und Bilder
apimedia ag, Gisikon

Layout
aformat AG, Luzern

Druck
Wallimann Druck & Verlag AG,
Beromünster

Auflage
1000 Exemplare

Erscheinung
Dezember 2021

Titelbild
Zebi-Besucher bauen am AGVS-Stand
ein Modellauto.

AGVS | UPSA
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Sektion Zentralschweiz

FIT FÜR DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT?

Jetzt in die berufliche Zukunft investieren! Mit Kursen rund um die alternativen Antriebe beim AGVS Zentralschweiz.

AGVS Zentralschweiz
Telefon 041 349 00 20
info@agvs-zs.ch

Folge uns auf